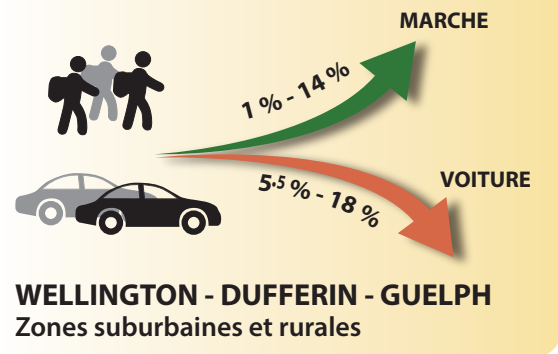
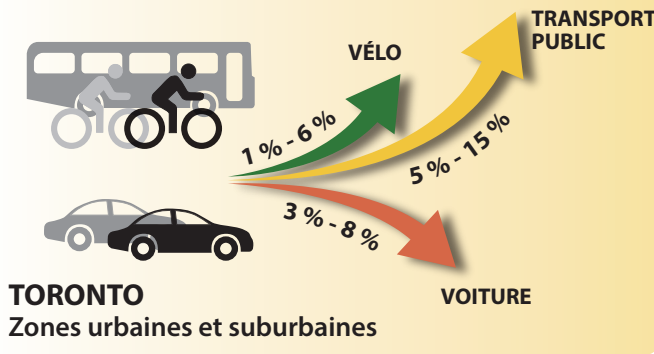


Analyse à partir de trois sources de données

1. Données sur le **changement de mode de transport** tirées des réponses au sondage en classe mené dans 13 écoles ontariennes en milieu urbain, suburbain et rural



2. Avantages liés aux changements de mode de transport

Valeur des avantages

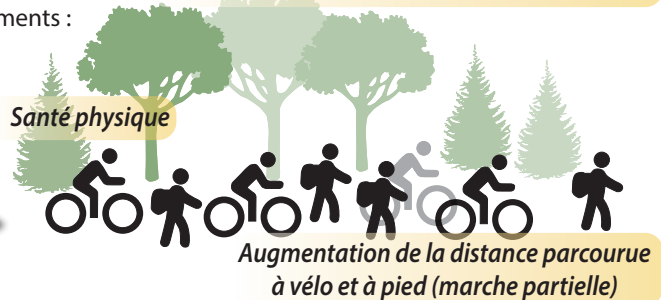
0,79 \$ par kilomètre parcouru en véhicule (KPV) de moins
0,51 \$ par kilomètre parcouru à pied de plus

Les calculs tiennent compte des avantages liés à ces éléments :

Réduction des coûts relatifs au réseau routier et au stationnement, de la congestion routière et du temps de conduite



Santé physique



Augmentation de la distance parcourue à vélo et à pied (marche partielle)

Environnement et santé – Réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et des principaux contaminants atmosphériques (PCA)



3. Coût de la PTS (première année – planification et mise en œuvre)

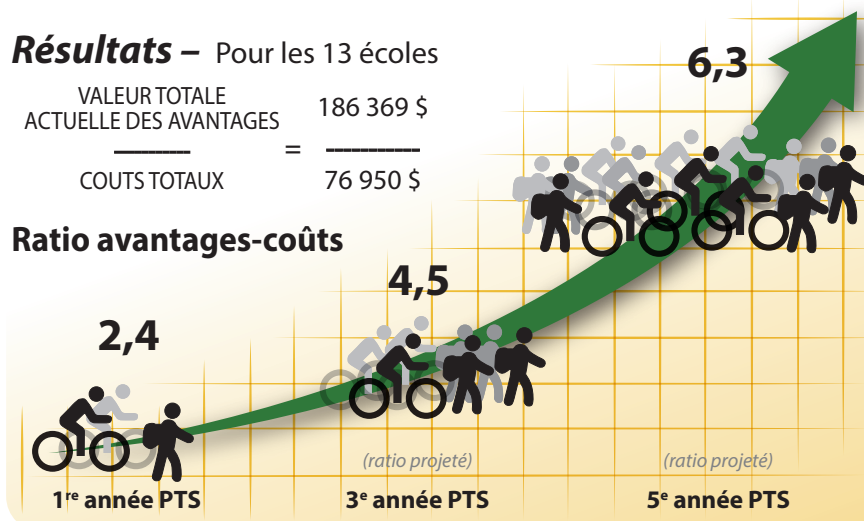
Main-d'œuvre – Taux horaires et contributions en nature moyens

Matériel – Lieux de réunion et services de traiteur; documents; mesures incitatives et articles de promotion; infrastructures dans les zones scolaires; déplacements de l'animateur

Résultats – Pour les 13 écoles

VALEUR TOTALE ACTUELLE DES AVANTAGES	186 369 \$
COÛTS TOTAUX	76 950 \$
=	

Ratio avantages-coûts



Les résultats montrent que la PTS est une intervention rentable qui contribue à d'importants changements de comportement en matière de transport scolaire et qui présente des avantages substantiels au chapitre de l'économie, de la santé et de l'environnement.

Vous trouverez l'étude complète au www.saferoutestoschool.ca/fr/recherche

Analyse coûts-avantages de la planification du transport scolaire au Canada

La première analyse coûts-avantages (ACA), qui a été réalisée en collaboration avec Green Communities Canada, Metrolinx et l'Université de Toronto, révèle que la planification du transport scolaire (PTS) est « une intervention relativement rentable » (ratio = 1,8) pour les 19 projets menés en Ontario (Metrolinx et coll., 2014). Ce graphique illustre les résultats des projets de PTS qui ont été réalisés entre 2014 et 2016, et montre que le programme de PTS est rentable.

Avec une mise en œuvre et une coordination efficaces, la PTS peut produire des changements positifs dans les habitudes de transport scolaire, et, au bout du compte, peut apporter des bienfaits importants pour l'économie, l'environnement et l'activité physique.

Les recherches menées par Green Communities en Ontario révèlent que le modèle de PTS s'adapte bien à divers contextes communautaires (centre-ville, banlieues immédiates et excentriques, zones rurales). Lorsque les données sur les changements de mode de transport sont combinées aux coûts réels de mise en œuvre de la PTS, les résultats sont très encourageants : un ratio coûts-avantages de 2,4 après la première année de mise en œuvre.

Calcul du ratio coûts-avantages

L'analyse coûts-avantages (ACA) est un indicateur de rentabilité qui prend la forme d'un ratio exprimant la valeur des avantages pour chaque dollar investi. On obtient ce ratio en divisant la valeur actuelle des avantages (avantages de la diminution du recours à la voiture + avantages du transport à pied + avantages du transport à vélo) par la valeur actuelle des coûts (coût de la main-d'œuvre + coût du matériel). Ici, le ratio avantages-coûts a été calculé pour l'ensemble des 13 projets de PTS et pour chacun des territoires concernés (n = 2). À partir des résultats de la première année, des ratios ont été projetés pour des périodes hypothétiques de trois et cinq ans. La valeur des avantages annuels est cumulative pour les périodes de trois et cinq ans, c'est-à-dire qu'on suppose que les avantages se maintiendront chaque année, pourvu que les deux variables suivantes restent les mêmes : i) pourcentage relatif au changement des comportements en matière de transport scolaire; ii) effectif scolaire (le nombre d'élèves qui quittent l'école pendant l'année doit être remplacé par un nombre égal de nouveaux élèves). Notons que la méthode utilisée pour cette période de référence est conservatrice, car elle ne tient pas compte d'une possible diminution du recours à la voiture et d'une possible augmentation du transport à pied et à vélo, qui découleraient de la continuation des projets de PTS et d'autres initiatives connexes.

Outils pour la collecte et l'analyse des données

Les écoles d'un bout à l'autre du pays disposent maintenant de l'*Outil d'analyse du rapport avantage coûts (pour école individuelle)* et de l'*Outil d'analyse du rapport avantage coûts (pour multiples écoles)* (disponibles en anglais seulement). Il s'agit de documents Excel dans lesquels sont saisis et générés trois ensembles de données :

1. Données de base et de suivi sur la part attribuable à chaque mode de transport
2. Avantages liés à l'augmentation du transport à pied et à vélo et à la réduction du recours à la voiture
3. Coût de la main-d'œuvre et du matériel.

Une fois les données entrées, les avantages sont automatiquement calculés. L'onglet Configuration présente à titre indicatif des valeurs pécuniaires pouvant servir à déterminer les coûts pour chaque école. Il est possible de calculer le ratio coûts-avantages pour une seule école ou pour plusieurs écoles, jusqu'à concurrence de 20.

Ces outils doivent être utilisés en combinaison avec le *sondage en classe*, qui sert à recueillir les données sur les modes de transport utilisés. Ils font partie d'une trousse de PTS exhaustive et personnalisable. Le processus de PTS et les outils connexes ont été conçus pour aider les écoles à résoudre les problèmes liés au transport et pour encourager le transport sécuritaire, actif et bon pour la santé. Pour en savoir plus sur les outils, consultez le Guide de l'animateur canadien de planification du transport scolaire, que vous trouverez à l'adresse

www.saferoutestoschool.ca/fr/planification-du-transport-scolaire-trousse.